This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

HARVARD LAW LIBRARY
3 2044 097 773 048

RITTER VON RITTERSHAIN

REICHSPOST DER RÖMISCHEN KAISER

1880

HD
HARVARD
LAW
LIBRARY
Digitized by Google

Digitized by Google

522

Sammlung
gemeinverständlicher
wissenschaftlicher Vorträge,
herausgegeben von
Rud. Virchow und Fr. von Holtzendorff.

XV. Serie.
(Heft 337 – 360 umfassend.)

Heft 339.

Die Reichspost der römischen Kaiser.

Von
Prof. Gottfried Ritter v. Rittershain
in Prag.

Berlin SW. 1880.
Verlag von Carl Habel.
(C. G. Lüderitz'sche Verlagsbuchhandlung.)
33. Wilhelm-Straße 33.

Es wird gebeten, die anderen Seiten des Umschlags zu beachten. Dieselben enthalten das Programm der neuen XV. Serie (Jahrgang 1880) der Sammlung, sowie das des neuen IX. Jahrgangs (1880) der Zeit-Fragen.
Genaue Inhalts-Verzeichnisse der früheren Hefte sind durch jede Buchhandlung zu beziehen.

Digitized by Google

Die Jury der „Internationalen Ausstellung von Gegenständen für den häuslichen und gewerblichen Bedarf zu Amsterdam 1869“ hat diesen Vorträgen die

Goldene Medaille

zuerkannt.

Sammlung gemeinverständlicher
wissenschaftlicher Vorträge,

herausgegeben von

Rud. Virchow und **Fr. v. Holtzendorff.**

Serie XV., Jahrgang 1880. — Heft 337—360 umfassend.

Im Abonnement jedes Heft nur 50 Pfennige.

Von dem neuen Jahrgange sind erschienen:

Heft 337. **v. Meyer,** William Harvey, der Reformator der Physiologie.
„ 338. **Haug,** Confucius, der Weise China's.
„ 339. **Ritter v. Rittershain,** Die Reichspost der römischen Kaiser.
„ 340/341. **Neményi,** Journale und Journalisten der französischen Revolutionszeit.

Ferner werden in derselben, vorbehaltlich etwaiger Abänderungen im Einzelnen, folgende Beiträge veröffentlicht werden:

Engler (Kiel), Das Pflanzenleben unter der Erde.
Wendt (Göttingen), Ueber das sittlich Erlaubte.
Richard Meyer (Chur), Ziele und Bestrebungen der Chemie.
Schreiber (Berlin), Die Reformation in Pommern.
Wernich (Berlin), Gute und schlechte Luft.
Schroeder (Würzburg), Die niederländischen Kolonien in Norddeutschland zur Zeit des Mittelalters. Mit einer Karte.
Kjerulf (Christiania), Geologische Zeitbestimmungen. Mit Holzschnitten.
Hoffmann (Gera), Aus der Culturgeschichte Europa's (Pflanzen und Hausthiere).
Boesser (Ploen), Heinrich der Löwe.
Uffelmann (Rostock), Die öffentliche Gesundheitspflege im alten Rom.
Baumeister (weil. Präsident des Obergerichts in Hamburg), Ueber Injurien.
Raab (Wien), Leonardo da Vinci als Naturforscher.
Nover (Mainz), Bedeutung und Nachwirkung germanischer Mythologie.
Winkelmann (Stettin), Die Terpentin- und Fichtenharz-Industrie.
Bursian (München), Das Orakel von Dodona.
Virchow (Berlin), Ueber Städtereinigung.
Bollinger (München), Thierische Parasiten im menschlichen Körper. Mit Holzschnitten.

Digitized by Google

Die

Reichspost der römischen Kaiser.

Von

Prof. **Gottfried Ritter v. Rittershain**
in Prag.

Berlin SW. 1880.
Verlag von Carl Habel.
(C. G. Lüderitz'sche Verlagsbuchhandlung.)
33. Wilhelm-Straße 33.

Digitized by Google

Das Recht der Ueberſetzung in fremde Sprachen bleibt vorbehalten.

Digitized by Google

I.

Die Erleichterung des Verkehres zwischen den die Erde bewohnenden Zeitgenossen ist gewiß an sich als eine wichtige Forderung des geistigen Lebens und des Wohlstandes der Menschheit zu betrachten, und in ihren Früchten liegen zugleich die Keime stetig zunehmender Vortheile für alle Zukunft.

Doch ist das Fortschreiten dieses Gewinnes keineswegs zu jeder Zeit ein gleich mächtiges gewesen. Die Geschichte lehrt vielmehr nicht bloß vom Alterthume, sondern auch von weit späteren Zeiten, daß trotz des Vorhandenseins aller materiellen Vorbedingungen eines geregelten Verkehres, manche Vortheile desselben der Gesammtbevölkerung vorenthalten bleiben konnten, und daß ohne das belebende Licht der Wissenschaft und ohne die befruchtende Wärme entwickelten Gemeinsinnes sich kein Verkehrswesen entwickeln könne, in dessen Adern das Leben der Menschheit frei zu pulsiren vermag.

Dafür liefern namentlich die Verkehrseinrichtungen des römischen Weltreiches treffliche Belege. Lange vor dem Sturze der Republik besaß Rom in allen Ländern, welche seinem Adler unterworfen waren, vorzügliche Straßenverbindungen und zwar in einer Ausdehnung, gegen welche viele der ehemaligen römischen Provinzen, so Spanien, Griechenland u. a. m. in der Jetztzeit weit zurückstehen.

Die kriegerische rohe Bevölkerung, das unwirthliche, oft kaum zugängliche Terrain, die Größe und noch mehr die Ent-

Digitized by Google

fernung mancher Provinzen vom Mittelpunkte des Reiches, machten ihre Eroberung, geschweige denn die Befestigung und Erhaltung der römischen Herrschaft in solchen Gebieten ganz unmöglich ohne die Herstellung einer regelmäßigen Verbindung. Mußten doch stets frische Truppenkörper und Verstärkungen, Waffen, Pferde und Kriegsmaschinen, Geld, Proviant und andere Heeresbedürfnisse dahin befördert werden können, weil ohne eine solche Möglichkeit Heer oder Besatzung dem sicheren Untergange durch Feind, Hunger und die Schrecken der Gegend preisgegeben worden die Provinzen selbst verloren gegangen, die diesseitigen Grenzen des Reiches auf das Aeußerste bedroht gewesen wären.

Das Erste, was somit die Römer thaten, sobald sie in einem Lande festen Fuß fassen wollten, war die Errichtung von befestigten Lagern und die Anlegung von Verkehrswegen zwischen den eben occupirten und zwischen den bereits mit Rom durch Heerstraßen verbundenen Gebieten. Auf vom Urwalde bedeckten Strecken wurden kunstvolle Wege von einer Solidität hergestellt, welche ihre erste Anlage bei Ausgrabungen, unter dem Schutte eines Jahrtausendes und mehr noch, unversehrt finden läßt.

Es waren rein strategische und politische Beweggründe, welche diese festen Punkte, diese vorzüglichen und nach allen Richtungen des Landes fortgesetzten zahlreichen Straßenzüge anzulegen geboten; — aber aus den Lagern und Kastellen wurden volkreiche, ja berühmte Städte und aus den militärischen Straßen Verkehrswege, welche die Cultur und den Wohlstand der Provinzen begründeten und nicht selten zu hoher Blüthe brachten.

Wer möchte in dem Umstande, daß diese Straßen zunächst im eigenen Interesse der Eroberer hergestellt wurden, einen Grund zur Schmälerung des Verdienstes der Schöpfer so großartiger Werke erblicken, zumal, wenn er bedenkt, daß diese kunstvoll und häufig mit den größten Opfern hergestellten Wege

Digitized by Google

doch auch, sobald als zulässig, dem öffentlichen Verkehre frei gegeben wurden?

Bei den Heerzügen einer späteren und der neuesten Zeit wurden wohl die Armeen kaum je so regelmäßig zur Herstellung neuer Verkehrswege, namentlich von Wasserstraßen verwendet, wie bei den Römern, wiewohl nicht in Abrede gestellt werden soll, daß auch die großen, im Dienste der Republik stehenden Sklavenschaaren einen wichtigen Factor bei der Durchführung dieser riesenhaften Arbeiten bildeten.

So verwendete Marius, um nur ein Beispiel dieser Art anzuführen, in dem Feldzuge gegen die Cimbern und Teutonen, während er den geeigneten Zeitpunkt zur Vernichtung des Feindes abwartete, seine unbeschäftigten Legionen dazu einen entsprechenden Wasserweg zum Meere herzustellen. Die Rhone war verschlammt und die Zufuhr der Heeresbedürfnisse vom Hafen landeinwärts behindert. Ein schiffbarer Canal zum Meere wurde längs der Rhone gegraben und das Wasser des Flusses hineingeleitet, später den Massiliern (Märseille) geschenkt. Der Canal behielt den Namen seines Schöpfers: „Fossae Marianae“ und wurde eine der Hauptadern des römisch-gallisch-britanischen Handelsverkehres.[1])

Aehnliches erzählt Tacitus[2]) von den Heerführern Paulinus Pompejus und L. Vetus, welche, weil das Heer unbeschäftiget war, den vor 63 Jahren von Drusus begonnenen Rheindamm vervollständigten, die Mosel und die Aar (Saone) durch einen Canal verbanden, so daß die Truppenzüge von und zum Meere durch die Rhone und die Aar, durch die Mosel und den Rhein befördert werden konnten. Wenn von der Anlegung neuer Straßen in den Geschichtswerken der Alten weniger häufig Erwähnung geschieht, so beruht dies vielleicht gerade darauf, daß solche Anlagen ein zu gewöhnliches Vorgehen waren, zu regelmäßig ge-

Digitized by Google

schahen, um sie für werth zu erachten, besonders verzeichnet zu werden.

Die Menge der Straßen nahm aber bei der Vermehrung der besetzten und befestigten Punkte in den Provinzen, bei der Nothwendigkeit Steuern einzunehmen, zu überwachen, mit einem Worte die Länder in allen ihren Theilen zu pacificiren und zu regieren, stetig zu, und durch diese Erleichterung des Verkehres der letztere selbst.

Reisen, nicht bloß der Würdenträger und Beamten des Staates oder zur Militärmacht gehöriger Personen oder Handels- und Geschäftsreisen zu Land und zu Wasser, sondern Touristenfahrten, Lustreisen im strengen Sinne des Wortes waren schon lange vor der Kaiserzeit üblich[3]) und der Verkehr im Allgemeinen wurde namentlich unter den späteren Kaisern im ganzen Umfange des Reiches ein wahrhaft großartiger[4]). Die Blüthe der edlen römischen Geschlechter suchte ihre geistige Ausbildung in Griechenland und namentlich in Athen. Ihre Correspondenz mit auswärts lebenden Angehörigen oder Freunden besorgten die Reichen durch eigene Couriere oder es wurden auch die Briefe (wie dies namentlich viele Stellen in Ciceros Episteln ergeben) mit den von oder an die militärischen Befehlshaber abgehenden Paqueten an den Ort ihrer Bestimmung befördert.

Die Größe des Verkehres und die Reiselust läßt sich auch nach dem Umfange der Zuseherräume der Theater und Amphitheater ermessen, deren es, abgesehen von der ungeheuren Weltstadt Rom mit ihren anderthalb Millionen Einwohnern, fast in jeder größeren Stadt des Reiches welche gab[5]). Wenn nun Städte wie Pola (Pietas Julia) ein Amphitheater mit Sitzplätzen für 22 000 Zuseher, Triest (Tergestum) eines von 157 geometr. Fuß Längen- und 135 Breitendurchmesser besaßen[6]), wenn in den Amphitheatern von Verona 22 000 Sitzplätze, in jenem von Arelas 25 000, in den kleineren, wie in Pompeji 10 000, in noch

Digitized by Google

kleineren Orten 5 und 8000 vorbereitet waren: so ist es doch einleuchtend, daß Räume dieses Umfanges nur in der Erwartung des Zuströmens auswärtiger Zuseher geschaffen wurden, und daß somit Ausflüge, deren Zweck der Besuch solcher Vorstellungen war, keineswegs ungewöhnlich gewesen sein können. Das häufige Vorkommen solcher Vergnügungsreisen aber läßt, abgesehen von dem riesigen politischen, militärischen und Handelsverkehre, erkennen, daß das Reisen, was zunächst die Vollständigkeit des Straßennetzes anbelangt, bequem gewesen sein mußte. Dies wird auch durch die uns erhaltenen sogenannten Itinerarien[7]) bestätiget, welche Verzeichnisse der Straßenzüge Stationen und Entfernungen liefern.

Dagegen gab es in Griechenland keineswegs viele oder vorzügliche Straßen und die wichtigsten derselben stammen überdieaus der Zeit der römischen Herrschaft. So war es namentlich Hadrian, der viel erfahrene Tourist und warme Freund Griechenlands, der mit Ueberwindung ungeheurer Hindernisse zwischen Korinth und Megara aus einem gefährlichen Bergpfade eine breite, bequeme Kunststraße werden ließ. Umfassende Felsarbeiten, colossale Unterbauten mußten namentlich auf einem Abschnitte dieser Strecke, dem verrufenen Wege am Strande des Saronischen Meerbusens, vorangehen. Ueberreste dieser riesigen Subconstructionen hangen, wie E. Curtius erzählt[8]), noch gegenwärtig an den Felsenwänden und drängt der jetzige Zustand der Verwitterung und Zerstörung dem Beschauer Zweifel auf an der Möglichkeit auf solchem Terrain überhaupt einen Straußenbau dieser Art durchzuführen. Die geographischen und Bodenverhältnisse Griechenlands wiesen vorwiegend auf den Küstenverkehr an, die im Vergleiche geringen Entfernungen machten andererseits den Mangel einer bequemen Weiterbeförderung zu Lande weniger empfindlich, die Autonomie der einzelnen Staaten endlich eine geregelte Postverbindung minder nöthig. Dazu kamen noch die vielen, an be-

Digitized by Google

stimmten Orten sich regelmäßig wiederholenden und massenhaft besuchten religiösen Feste und Spiele. Diese Wallfahrten und das Zusammenkommen entfernt von einander lebender Freunde und Geschäftsleute bei solcher Gelegenheit ersetzten einerseits Besuche und begünstigten andererseits die Abwickelung von Handelsgeschäften, die Abhaltung von Märkten. In der That verräth der Ausdruck „Messe", den man noch heut zu Tage großen Märkten beilegt, ihre einstige Beziehung zu religiösen Festen und Wallfahrten.

Wie lebhaft aber auch der Verkehr im Bereiche des etwa 110 000 □ Meilen umfassenden römischen Reiches mit seinem sich stets vervollständigenden Straßennetze sein mochte, ein geregeltes Postwesen gab es bis zur Caesarenzeit doch nicht. Die Heerführer und Statthalter der Republik waren weit selbstständiger gestellt als später; — sie waren recht eigentlich Repräsentanten der Majestät des römischen Volkes; sie erhielten zwar ihre Instructionen, sie waren verantwortlich für ihr Gebahren, konnten allenfalls nach Ablauf ihrer Mission zur Rechenschaft gezogen, gestraft werden; sie behielten aber trotzdem, so lange als sie das Imperium führten, vollkommen freie Hand und hatten es nicht nöthig, fortlaufend oder für besondere Zwischenfälle eigene Weisungen für ihr Thun und Handeln von Rom einzuholen[9]).

Es steht nicht zu bezweifeln, daß in Zeiten, wo die Nothwendigkeit schneller Mittheilung vorauszusehen war, wo entscheidende Schlachten zu erwarten standen, wo es galt, rasch Verstärkungen, Waffen, Proviant zu erhalten, wo überhaupt Gefahren drohten, alle Vorbereitungen getroffen, Wagen wie Pferde auf gewisse Entfernungen vertheilt bereit gehalten wurden, um Couriere und Last in möglichst kurzer Zeit von und in Rom anlangen zu lassen. Eben so liebten die Mächtigen und Reichen eine rasche Beförderung; — während der Bürgerkriege war auch das rechtzeitige Eintreffen des Staatsmannes, des Feldherrn in Rom

Digitized by Google

wie am Kampfplatze oft von entscheidender Wichtigkeit für seine ehrgeizigen Pläne und Absichten. Wenn Caesar Eile hatte, legte er in seinem leichten, zweirädrigen Cabriolett (Cisium) durchschnittlich 25 deutsche Meilen in einem Tage zurück; — in der schwereren, mit Gepäcke belasteten Reda nach Sueton[10]) täglich 100 000 Schritte oder 20 geogr. Meilen. Solcher Beispiele rascher Personen- und Depeschenbeförderung ließen sich noch viele anführen und sie waren ohne Vorbereitung und ohne Relaispferde gewiß nicht möglich. Trotzdem waren dies immer nur zeitweilige, für einen gewissen Fall, bei bestimmten Anlässen getroffene Maßregeln und keinesfalls bleibende, im Systeme der Regierung liegende Einrichtungen.

II.

Der Schöpfer der römischen Staatspost war Roms erster Kaiser Octavianus Augustus. Indem er die Fäden der Regierung des ungeheuren Ländergebietes alle in seine Hände leitete, indem in allen Marken des Reiches nur sein Wille entscheidend wurde, — trat für ihn zur Bestreitung dieser Aufgabe und zur Erhaltung seiner Machtstellung, die unabweisliche Nothwendigkeit ein, bezüglich sämmtlicher Provinzen fortlaufend in vollständiger Kenntniß zu bleiben, von allen Ereignissen, von den Resultaten der Verwaltung, von den Bedürfnissen des Landes, von der Stimmung der Bevölkerung, von den Gebahren seiner Organe. Andererseits mußten die letzteren eben so unausgesetzt von den Befehlen und Entscheidungen des Kaisers Kunde erhalten.

Die Centralisation erzeugte diese Nothwendigkeit und August fand das Vorbild seiner Schöpfung bei den ebenfalls despotisch regierten Persern. Auch die Griechen hatten ihre Eilboten Ἡμεροδρόμοι (Hemerodromoi), von welchen Manche sich sogar eine gewisse Berühmtheit durch die Ausdauer und die

Digitized by Google

Schnelligkeit ihres Laufes erwarben.[11]) Doch konnte es aus naheliegenden Gründen in Griechenland kein organisirtes Corps von Staatsboten für den ganzen Complex der hellenischen Republiken geben wie im persischen Reiche. In letzterem bestanden nach gewissen Richtungen und in angemessenen Entfernungen von Susa bis an die Grenzen des Reiches Stationen σταδια mit Karavanserein[12]). Es gab theils berittene Couriere Astandae ἀγγελιαφόροι, theils wurden auch die Depeschen mündlich weiterbefördert. Der wachthabende Courier mußte, nachdem er die Botschaft vernommen, so weit gegen den nächsten Posten laufen, bis der dort Harrende seine Stimme deutlich vernehmen und seine Worte verstehen konnte und so ging es von Station zu Station. Möglich, daß man sich dazu auch der Sprachrohre bediente, — jedenfalls dürfte aber dieser naive Vorgang Staatsnachrichten an den Ort ihrer Bestimmung gelangen zu lassen nur ausnahmsweise statt der gewöhnlichen Art der Depeschenbeförderung durch reitende Boten in Anwendung gekommen sein. Der Chef des ganzen Institutes war ein hoher dem königlichen Hofe nahe stehender Beamte.

Mochten aber auch einzelne solcher Stationen zum Kern blühender Ansiedlungen geworden sein, den Anrainern hie und da einigen Vortheil bringen; die Anstalt als Ganzes war nichts weniger als gemeinnützig, denn sie diente einzig und allein dem königlichen Hofe und dem Verkehre mit demselben.

In der Bibel finden diese reitenden Boten des Königs Erwähnung im Buche Esther [13]) „Da wurden gerufen des Königs Schreiber", heißt es dort „und wurden geschrieben wie Mardochai gebot zu den Juden und zu den Fürsten, Landpflegern und Hauptleuten in den Ländern von Indien an bis an Mohrenland, nämlich 127 Länder, einem jeglichen Lande nach seinen Schriften und in seiner Sprache. Und es ward geschrieben in des Königs Ahasveros (Xerxes) Namen und mit des Königs Ringe ver-

Digitized by Google

siegelt. Und er sandte die Briefe durch die reitenden Boten auf jungen Maulthieren. Und die reitenden Boten ritten aus schnelle und eilend nach dem Wort des Königs und das Gebot ward zu Schloß Susan angeschlagen."

Aehnlich findet man im Buche Daniel: „Da ließ der König Darius schreiben allen Völkern und allen Zungen."

Ich führte diese Stellen ausführlich an, weil sie es nach meiner Ansicht ganz unwiderleglich darthun, daß die von Augustus eingeführten Einrichtungen nicht bloß aus gleichem Bedürfnisse hervorgingen, sondern eine wirkliche Nachahmung des persischen Vorbildes waren, ein Umstand, den Naudet, einer der bekanntesten neueren Bearbeiter des Gegenstandes, bestreiten will[14]). Die Tendenz, das ganze System der persischen Posteinrichtungen, über welche Stephan in seiner vortrefflichen Schilderung derselben (vergl. Citat 1) noch manche interessante Einzelheiten bringt, sind deutlich schon in den wenigen Worten wieder zu finden, mit welcher Sueton dieser Schöpfung des Augustus Erwähnung thut. „Damit es schneller und unter der Hand bekannt gemacht werden konnte, was in jeder Provinz vorging," sagt der Kaiserbiograph[15]), „disponirte (vertheilte) er auf den Heerstraßen in mäßigen Entfernungen junge Männer, aber auch Gefährte." Von diesen Dispositis leiten Manche die in den letzten Zeiten des weströmischen Kaiserreiches oder noch später aufgekommene Bezeichnung „Post" her, was ganz wohl möglich, doch an sich unwesentlich ist. Eine größere Wichtigkeit möchte ich der Meinung eines alten Commentators des Suetonius, „Salmasius" beilegen, welcher vermuthet, daß eine andere Aufgabe des Reichspostinstitutes, nämlich die sogenannte Evectio, die Weiterbeförderung von Personen wie von Gepäcke über kaiserliche Ermächtigung erst unter seinen Nachfolgern, wenn auch nicht erst unter Hadrian, wie Salmasius annimmt, hinzugekommen sei.[16]) Das angeführte Zeugniß Suetons tritt

Digitized by Google

auch entschieden der Ansicht Jener entgegen, welche aus einer Stelle des Aurelius Victor[17]) entnehmen wollen, daß erst Trajan den Cursus publicus dazu benützte, um alle Geschehnisse aus den entferntesten Theilen des Reiches zu erfahren.

Diesen Regierungszweck hatte und behielt die Institution vom ersten Anfange bis zu ihrem Aufhören und mit vollem Rechte sagt Hirschfeld[18]): „Die römische Reichspost bietet in jeder Hinsicht ein Gegenbild zu dem Postwesen unserer Zeit. Von Augustus ausschließlich zu politischen Zwecken eingesetzt, hat sie trotz aller Reformen im Einzelnen diesen einseitigen Charakter stets bewahrt, und ist für die Unterthanen nicht wie die moderne Post eine Wohlthat, sondern stets eine drückende Last gewesen." Daß sie dies war, bestätigen in directer Weise die Worte des früher citirten Aurelius Victor, der darüber sagt: „Welches Amt wohl an sich nützlich, doch durch die Habsucht und Zügellosigkeit der Späteren zur Pest des römischen Reiches wurde."[19]). Selbst die mildesten und weisesten Kaiser, unter welchen in den folgenden Jahrhunderten das Postwesen manche Veränderung erfuhr, erkannten mitunter wohl den Druck, welcher damit den Unterthanen aufgelastet wurde, trachteten im legislatorischen Wege manche, immer wieder hervorwuchernde Uebelstände zu beschränken, — aber keinem fiel es auch nur im Entferntesten bei, die Staatsinstitution zu einem allgemeinen Verkehrsmittel zu erweitern und so das Opfer ihrer Erhaltung als erträgliche Last auf die Schultern von Millionen Staatsbürger, die daraus Nutzen schöpften, zu vertheilen, zu einem kaum fühlbaren zu gestalten, ohne deshalb ihre Vortheile für die Staatslenker auch nur im geringsten zu beeinträchtigen.

Die Kosten für die Erhaltung des Cursus publicus oder vehicularis (welche Bezeichnungen gleichbedeutend sind) mußten von den Provincialen getragen, die betreffenden Thiere (Pferde, Maulesel, zum Lastzug Ochsen, zum Lasttragen Esel, bis Julian

Digitized by Google

mitunter selbst Dromedare) und was diese, die Stationen, Bedienstete, selbst was die so beförderten Personen brauchten, mußten die betreffenden Magistrate, die Gemeinden beschaffen, und die Mißbräuche und Brandschatzungen, welche dabei unterliefen, machten diese Verpflichtung noch unerträglicher. Zunächst wurden die Italiker von ihrem Landsmanne Nerva von einem Theile dieser Last befreit. Es ist gleichwohl nicht sicher gestellt, welche Ausdehnung diese Vergünstigung hatte. Eine von Spannheim abgebildete und besprochene Denkmünze feiert nämlich die Befreiung der Italiker von diesen Opfern[20]). Auf der Rückseite derselben findet man die Umschrift: „Vehiculatione Italiae remissa." In der Mitte erblickt man zwei, mit den Köpfen von einander gewendete Esel ruhig weiden, zwischen welchen sich (auf einem Gefährte?) eine aufrechtstehende reiche Getreidegarbe befindet. Das Bild dürfte also bedeuten, daß die zur Landwirthschaft nöthigen Thiere den Privaten nicht mehr so ohne weiteres zu Postleistungen abgenommen werden durften. Hadrian, der viel gereiste[21]) und wohlwollende Monarch scheint die Postverwaltung im ganzen Umfange des Reiches geregelt zu haben. Es heißt bei Aelius Spartianus, er habe die Post zur Angelegenheit des Fiscus, — also des Staatssäckels gemacht[22]). Die Bedeutung dieser Worte ist jedoch keineswegs leicht zu ermessen. Es kann nämlich darüber kein Zweifel obwalten, daß manche Uebelstände abgeschafft, hier einige Beamtenstellen systemisirt, andere cassirt worden sein mochten; es ist aber bei allem dem kaum denkbar, daß Hadrian den Provinzen oder Gemeinden die Last wirklich oder zum Theil abgenommen hätte. Vielleicht beschränkte sich diese Erleichterung nur darauf, daß in Folge dieser Uebernahme der Post in die Verwaltung des Staates die Wagen, möglich auch eine gewisse Anzahl von Reit- und Lastthieren aus Staatsmitteln besorgt und angeschafft wurden; es ist auch wahrscheinlich, das namentlich den Beamten, welche

Digitized by Google

auf kaiserlichen Befehl Reisen machen, übersiedeln mußten, die Kosten der Reise erspart wurden; — die Proviantirung dagegen, die Vorspannleistung beim Mehrbedarf, ja selbst die Herstellung der Gebäude und die zwangsweise auferlegte Gastfreundschaft, die blieben wohl nach wie vor Sache der Gemeinde.

Welchen Zweck würden auch sonst die zahlreichen kaiserlichen Verordnungen bis zu Justinian hinauf gehabt haben, welche zumeist Beschränkungen der Anforderungen an das Institut, so wie der vorkommenden Uebergriffe zu Gunsten und zum Schutze der Gemeinden enthalten und eben dadurch eine reiche Quelle der Belehrung über diesen Gegenstand geworden sind?

III.

Da die Depeschenbeförderung von und zum Hofe, von und zu den Aemtern bei der ersten Einführung des Institutes wahrscheinlich die einzige Aufgabe desselben gewesen ist, aber auch später bis in die letzte Zeit des Kaiserreiches den vornehmsten Zweck der römischen Reichspost bildete, so haben wir uns auch zunächst mit ihr zu beschäftigen.

Es gehörten dazu unzweifelhaft auch unberittene Boten Cursores publici viatores (Läufer), welche die schriftliche Mittheilung namentlich in nahe oder abseits vom Curswege gelegene Ortschaften zu tragen hatten, und den persischen oder griechischen Läufern ähnlich gewesen sein mochten. Die geflügelte Kappe des Merkur scheint den Alten bei der Costümirung ihrer Briefträger (auch tabellarii, grammatophoroi genannt) vorgeschwebt zu haben; sie trugen nämlich eine zu beiden Seiten mit Flügeln ausgestattete Kopfbedeckung und Cicero nennt sie tabellarios, Pegasos[23]). Staatsdepeschen und Erlässe dürften jedoch gleich zur Zeit der Errichtung der Staatspost sowohl, als später durch berittene Couriere befördert worden sein, welche Veredarii equites[24]) hießen und häufig nebst dem Pferde, das sie selbst

Digitized by Google

ritten (veredus), ein zweites Pferd für den Depeschenbeutel brauchten, welches parhippus, paraveredus hieß, und dann wahrscheinlich von einer Art Postillon (catabolensis) geritten wurde, der diese beiden Pferde, bei anderen Gelegenheiten die Postwagen von der nächsten Station, wo gewechselt wurde, wieder zu der Station, zu welcher er gehörte, zurückgeleitete[25]).

Auch diese Conriere trugen als Symbol ihrer Schnelligkeit Federn oder Flügel auf ihrer Kopfbedeckung. Unter Umständen wurden auch leichte Wagen benützt, wo entweder die Menge der Depeschen es erheischte oder die Eile ihrer Ablieferung nicht die äußerste war, weshalb die Bezeichnungen cursus publicus und cursus vehicularis gleichbedeutend sind.[26]) Der Stationen gab es zweierlei: kleinere, Mutationes, welche bloß für Pferdewechsel eingerichtet waren, und Mansiones, größere, wo zugleich auch für Unterkunft (Nachtlager) gesorgt war. Die Entfernungen der Stationen von einander scheinen nicht auf jeder Strecke gleich gewesen zu sein, und richteten sich wohl auch nach den Entfernungen der Ortschaften, mit welchen man die Station in Verbindung bringen konnte. So befanden sich auf der Strecke von Rom nach Arminium (Rimini), die 43,5 geographische Meilen lang war, 18 Stationen, und beträgt somit die durchschnittliche Entfernung der Stationen nahezu 2,5 Meilen. Auf einer anderen Strecke, von Aquileia nach Konstantinopel, (313 Meilen mit 84 Stationen) entfallen 3,72 Meilen auf eine Stationsentfernung.[27]) Auf der kleineren wie auf den größeren Stationsplätzen mußten Ställe (stabula publica) und Wohnungen für die Stationsvorstände (Stationarii) sowie für das untergeordnete Personal, endlich Aufbewahrungsplätze der Requisiten ꝛc. vorhanden sein. An den größeren Stationsplätzen jedoch mußte auch noch für andere Bedürfnisse, namentlich jener Reisenden gesorgt sein, welche Nachts nicht weiter reisten.

Diese Ställe und Gebäude wurden nicht auf Staatsunkosten

Digitized by Google

hergestellt, sondern bloß die Bediensteten vom Staate bestellt und bezahlt, und wenigstens eine gewisse Anzahl von den Last- und Zugthieren, welche für den Reichspostdienst nöthig waren, vom Aerare angekauft, untergebracht und erhalten; — darauf dürfte sich also die von Hadrian erzählte Maßregel, den cursus publicus zu einer Angelegenheit des Fiscus zu machen, beschränkt haben. Daß jedoch weder die Zahl dieser Reit- und Zugthiere immer hinreichen, noch überhaupt eine große gewesen sein mochte, geht aus dem Gesetze Constantins[28]) hervor, in welchem verboten wird, irgend welche Thiere zu diesem Zwecke zu requiriren, die für landwirthschaftliche Arbeit gerade nöthig wären. Es mußten die an der Heerstraße und in der Nähe der Stationen liegenden Ortschaften und Städte entweder selbst als Stationen bezeichnet oder doch die betreffenden Gemeinden verpflichtet gewesen sein, die Relaispferde und später auch andere Zugthiere für diesen Dienst bereit zu halten, für die Bedienung des Gespannes, ja selbst für die Unterbringung und sonstige Verpflegung der reisenden Staatsdiener, Depeschenträger, der Staatsbeamten höheren Ranges Sorge zu tragen. Diese botmäßige Gastfreundschaft wurde vom Staate als selbstverständliche, nicht einmal besonders anzuerkennende Leistung (man rechnete sie unter die munera sordida) aufgefaßt und in einer enormen Ausdehnung in Anspruch genommen. Die zahlreichen kaiserlichen Verordnungen, welche gewisse Stände, wie Aerzte, Lehrer u. s. w. als Auszeichnung und besondere Gunst, von diesem munus befreiten, erweisen, wie allgemein und schwer dasselbe die Provinzbewohner drückte. Honorius erließ eigene Verordnungen, um dem Mißbrauche Einhalt zu thun, von dem Gastfreunde, beziehungsweise Besitzer des Hauses, bei Militäreinquartirungen auch persönliche Dienstleistungen zu verlangen[29]); auch wurden je nachdem zwei Dritttheile oder zwei von dem Besitzer zu wählende Abtheilungen des Hauses für den Gebrauch

Digitized by Google

des letzteren reservirt, selbst wenn höhere Personen (viri consulares) einzuquartiren waren.[30]) Mit der Erwähnung dieser Indulgenzien und der Lasten der unfreiwilligen Gastfreundschaft kommen wir zum zweiten Theile der Aufgabe der Reichspost, der nach meiner Ansicht erst unter den späteren Kaisern hinzukam und die Leistungen der Provinzialen in der That aufs äußerste steigerte.

IV.

Es ist dies die sogenannte Evectio, die Vergünstigung den cursus publicus zur Beförderung der eigenen Person, der Angehörigen, des Gepäckes innerhalb der in der kaiserlichen Ermächtigung vorgezeichneten Grenzen in Anspruch nehmen zu dürfen. Abgesehen davon, daß die Kaiser selbst wohl jederzeit für ihre Person und ihren Hofstaat eine solche Weiterbeförderung in Anspruch nahmen, wurde die Bewilligung hierzu ertheilt zunächst Jenen, welche aus der Provinz zum Kaiser berufen wurden, selbstverständlich für die Hin- und Rückreise; dann Civil- und Militärbeamten, die an ihre Bestimmungsorte abgingen; — kaiserlichen Beamten oder Vertrauenspersonen, welche mit besonderen Missionen des Kaisers in die Provinz abgeschickt wurden; — Deputirten des Senates oder der Provinzen an den abwesenden Kaiser; — Gesandschaften anderer Völker; — endlich aber auch Privatpersonen als besondere kaiserliche Gunstbezeugung. Das Recht solche Bewilligungen nach Gutdünken zu ertheilen, blieb eigentlich immer den Fürsten vorbehalten. Die Anweisungen oder Erlaubnißscheine hießen Diplomata, ein Ausdruck, der allerdings auch für andere Kabinetsbefehle oder Verleihungen z. B. des Bürgerrechtes üblich war, seit dem zweiten Jahrhunderte jedoch, wie Hirschfeld erachtet, ganz vorzugsweise für die Postscheine gebraucht wurde. Die Kaiser stellten in der älteren Periode den Provinzialstatthaltern eine bestimmte Zahl solcher An-

Digitized by Google

weisungen mit beschränkter Giltigkeitsdauer zur Verfügung[31]). Unter Julian (362 n. Chr.) wurde bloß dem Präfect Prätorio die Ausgabe der Befugnisse, unter Valentinian und Valens (364 n. Chr.) auch den Präsidenten gewisser Aemter gestattet[32]). Allerdings mochte Aehnliches schon früher zur Zeit der Abwesenheit des Kaisers über dessen Vollmachtsertheilung oder zur Zeit der Vacanz des Cäsarenthrones statt gefunden haben.[33]) Unter Theodorich dem Großen, also nach dem Untergang des weströmischen Kaiserreiches, hatten diese Befugniß der Praefectus praetorio und der Magister officiorum.

Die Beglaubigungsscheine und Anweisungen für die kaiserlichen Sendboten wurden im kaiserlichen Kabinete ausgestellt und trugen Siegel und Namen des Kaisers. Als die Evectionen, politisch weniger bedeutend aber dafür financiell um so schwerer in die Wage fallend, häufiger wurden, mußte die Zahl der auszustellenden Diplome besonders nach der durch Hadrian eingeführten Reform des Postbetriebes riesig zunehmen. Daher bestand auch seit dem 2. Jahrhunderte eine eigene kaiserliche Kanzlei dafür, und die daselbst beschäftigten Beamten (meist Freigelassene) hießen a diplomatibus.[34]) Zu jeder Zeit aber wurde im Interesse des Staatssäckels sowohl, als der Unterthanen grundsätzlich mit der Ertheilung solcher Evectionsanweisungen gekargt und namentlich das Ausmaß der zu benützenden Thiere und Gefährte auf das Nothwendigste beschränkt.

V.

Die Post zerfiel demnach später in zwei Abtheilungen, in eine zur Beförderung der Träger von Staatsdepeschen und Amtsbriefen und in jene von officiellen Reisenden und von Gepäck, in welcher Beziehung es somit eine Schnellpost und eine Lastfuhre, sowie andererseits reitende und fahrende Posten gab. Auch den berittenen Reisenden wurden mitunter Parhippi oder Pack-

Digitized by Google

pferde für die leichtere Bagage, zum Tragen des Mantelsackes (averta) beigegeben. Für die Fahr-Schnellpost, welche cursus celeris hieß, waren außer Pferden auch junge Maulthiere, zum Lasttragen Esel verwendet. Die Postpersonenwagen waren entweder vierrädrige: redae, oder der leichtere Currus; Carpenta, bald vier- bald zweirädrig, wozu endlich auch die, vielleicht nur für des Kaisers Gebrauch bestimmte, oft kostbar verzierte caruca (das Vorbild der Caroſſe) gehört; oder zweirädrige Cabriolets (birota, cisium). Die Reda quadriga oder das Carpentum waren im Sommer mit 8, im Winter mit 10 Maulthieren bespannt; ihre Belastung durfte 1000 Pfund nicht übersteigen; — beim Currus waren bis 600 Pfund, bei der Birota nur 200 Pfund Belastung gestattet. Außerdem durften im Carpentum nur 2 höchstens 3 Personen fahren.

Bei den Lastfuhren (cursus clabularis) war der vierrädrige Lastwagen (clabula) in Gebrauch, dessen Bediener oder Kutscher Angarita oder Clabularius hieß[36]) und welcher im Sommer mit 2, im Winter mit 3 Paar Ochsen bespannt war, während die Last 1500 Pfund nicht übersteigen durfte.

Die Hauptstraße (via publica, iter publicus, via militaris) wird gelegentlich auch Canalis genannt; die Nebenstraßen, viae vicinales[37]), wahrscheinlich Landwegen entsprechend, verbanden mitunter die öffentlichen Straßen. Regio clabicularis hieß wohl jener Stationsbezirk, auf welchem auch (oder bloß?) für Lastenbeförderung Sorge getragen wurde. Kaiserliche Stallungen (stabula publica, receptabula animalium publicorum) gab es wohl an den einzelnen Stationen erst dann, als die Anstalt bis zu den früher bezeichneten Grenzen vom Aerar oder Fiscus zur Verwaltung übernommen worden war.

Die Stationsvorstände hießen Stationarii oder mancipes; anfänglich wohl nur kaiserl. Freigelassene. Später jedoch scheint das Amt, welches viel Umsicht erheischen mochte, auch der Be-

Digitized by Google

werbung von Leuten besserer Herkunft werth erachtet, vielleicht einträglicher, die Stellung ehrenvoller geworden zu sein. Ihre Functionsdauer erstreckte sich auf fünf Jahre, nach deren Ablauf sie den Titel: "perfectissimus" erhielten. Sie mußten für die Richtigkeit der Urkunden, für die Zahl der Zug- und Reitthiere, für deren Bestand einstehen, durften sich nicht über 30 Tage lang von der Station entfernen. Nach einem Gesetze des Constantius vom J. 354[38]) waren für solche Dienstposten insbesondere Primipilaren [ausgediente Militär-Personen mittlerer Rangstufe (chargen)], welche die vorgeschriebenen Rangstufen durchgemacht hatten, geeignet. Später (372) wurde der Anspruch darauf verdienten Officialen der Statthalter zuerkannt, und der Charakter der Bedienstung als der einer Civilanstellung ausdrücklich betont.[39])

Ueber ihnen standen die Praefecti vehiculorum (der Dignität nach Procuratoren), die Postleiter gewisser Strecken oder Provinzen. Seit Hadrian treten unter den erhaltenen Inschriften auch Beamte dieses Ranges von ritterlichem Stande auf, früher bekleideten auch solche Stellen kaiserliche Freigelassene und waren mit diesem Posten nicht selten noch andere Aemter cumulirt.[40]) Der Titel und die Regelung der Stellung der praefecti vehiculorum scheint erst unter Hadrian aufgenommen, unter Septimus Severus auf besondere Districte ausgedehnt worden zu sein[41]), da nach Henzen Inschriften dieser Art aus früherer Zeit nicht vorkommen[42]). Indessen kann es keiner Frage unterliegen, daß es auch früher Postleiter gegeben haben müsse, wenn sie auch einen anderen Titel führten. So findet sich in der, wie mir scheint, zu wenig beachteten, fleißig geschriebenen Abhandlung über unseren Gegenstand von Coleschi, die Grabschrift eines Procurator a veredis Augusti angeführt[43]), welcher Titel unverkennbar dem eines Postleiters entspricht. Die im dritten Jahrhunderte auftretenden Praefecti vehiculorum

Digitized by Google

ſcheinen der niedrigſten Claſſe der Procuratoren, der sexagenarii (60 000 Seſterzien Gehalt) angehört zu haben, wie aus der (sub 41) angeführten Inſchrift hervorgeht. Der Dirigent auf jenem Straßenzuge, welchen die von Rom zum Heere abgehenden Kaiſer zu benützen pflegten, führte bisweilen den Titel praefectus vehiculorum a copiis Augusti per viam Flaminiam. Dieſer hatte auch für den Reiſebedarf des Kaiſers zu ſorgen und füllten dieſe Stelle anfänglich auch Männer höheren Herkommens aus; — doch gab es auch einen praef. vehicul. per viam Flaminiam ohne den Zuſatz a copiis Augusti, und dieſer ſtand nicht höher, eher unter dem Range des gewöhnlichen praefectus vehiculorum in den Provinzen. Nach Hirſchfeld, auf deſſen gründliche Erörterung dieſes Umſtandes verwieſen werden muß[44]), war die praefectura vehiculorum eigentlich eine Procuratio centenaria (100 000 Seſterzien Gehalt). Durch Combination mit der früheren Beſtimmung der Oberaufſicht und Fürſorge für die kaiſerlichen Expeditionen oder mit anderen Aemtern, vielleicht auch durch Vorrückungen im Gehalte nach Dienſtzeit oder erhöhter Leiſtung, dürften jene Fälle, wo Ducenarii als praefecti vehiculorum angeführt werden, zu erklären ſein[45]). Unter Conſtantius erhalten ſie ſchon einen anderen Namen, nämlich: praepositi, — cursuales praepositi[46]). Weit weniger noch als über die Provincial- oder Strecken-(Diſtricts-)Poſtleiter ſind wir über die Centralleitung des Poſtweſens in Rom unterrichtet. Vom Praefectus praetorio lehrt eine Verordnung von Arcadius und Honorius vom Jahre 401 direct, daß außer dieſem Würdenträger Niemand die Befugniß hatte, an Kaiſers Statt Evectionen zu bewilligen[47]). Mehrere frühere Geſetze derſelben Kaiſer beziehen ſich auf Uſurpationen dieſes Rechtes von Seite Anderer und Beſtrafung oder Verurtheilung der Schuldigen. Darunter findet ſich auch ein an den Magister militum wegen eines ſolchen Uebergriffes gerichteteter Verweis[48]). Daß es eine

Digitized by Google

kaiserliche Kanzlei zur Ausfertigung der Diplome im kaiserlichen Haushalte gab, wurde bereits früher erwähnt. Doch weiß man nicht, ob die Oberleitung derselben ein eigenes oder ein mit anderen Officien der kaiserlichen Kanzleien verquicktes Amt gewesen sei. Daß die Inschriften, welche tabularii a vehiculis[49]) oder a diplomatibus oder cumulirt a memoria et a diplomatibus[50]) betreffen, bloß in Rom und dessen Nähe gefunden wurden, beweist, wie Hirschfeld hervorhebt, daß der Wirkungskreis dieser Beamten, sowie auch jener der a commentariis praefecto vehiculorum Betitelten, sich nicht über Italien hinaus erstreckte. Dennoch scheint es mir nicht denkbar, daß Hilfskräfte ähnlicher Art, sei es durch Sklaven, sei es durch Freigelassene vertreten, nicht auch den einzelnen Provincial- oder Districtspostleitern, ja selbst den Stationschefs zu Gebote gestanden haben sollten, besonders dann, als die Leitung aller Postangelegenheiten vom Staate übernommen worden war. Jedenfalls machten die Revision der Diplomata, die zur Controlirung nöthige Buchführung schon auf jeder Station eigene Schreiber und Kanzleien nöthig, und ebenso oder noch mehr bei der Provincial-Postleitung. Ueber diese Organe, welche sich wohl die betreffenden Vorstände selbst verschaffen mußten, kenne ich jedoch keine epigraphischen oder sonstigen Nachweise.

Dagegen ist es gewiß, daß wenigstens in der Periode von Constantius bis auf Arcadius in den Provinzen kaiserliche Agenten (curiosi) mit der Controle über die richtige Gebahrung auf den Postrouten betraut und wahrscheinlich unabhängig von den Praefecti vehiculorum waren. Der ganze Titulus 29 des VI. Buches des Codex Theodosianus ist ihnen gewidmet, und trotzdem wird ihrer in den neuesten Abhandlungen über die Post der Römischen Kaiser verhältnißmäßig wenig gedacht. Formell hatten sie diesen Gesetzen zu Folge allerdings außer dieser Controle keine andere Bestimmung und Befugniß; — doch beweist der Inhalt der Verord-

Digitized by Google

nungen selbst, daß sie mitunter auch geheime Aufträge zu erfüllen, mit besonderen Vollmachten ausgestattet gewesen sein, noch häufiger jedoch eine Machtausübung usurpirt haben mochten, welche das Maß ihrer Competenz weit überschritt. Sie hatten ursprünglich darauf zu sehen, daß Niemand mehr beanspruche oder erhalte, als das, was ihm in seinem Diplome zugestanden war; daß er keine Reda statt einer Birota, oder zwei statt eines Wagens, kein Packpferd mehr bekäme, als ihm gebührte, u. s. w.[51]).

Sie sollten auch die Communen (die Provincialen) verhalten das zu leisten, was ihnen geboten war, also die erforderlichen Thiere zu liefern u. s. f. Zur Erzwingung des Gebührenden konnten sie sogar Militairassistenz requiriren[52]). Doch schon Constantius selbst fand es nöthig, ihnen zu verbieten, Jemanden auf eigene Faust für schuldig zu erklären, da ihm Fälle bekannt geworden waren, wo sie Unschuldige strafen, selbst fesseln ließen. Er ordnete deshalb an, daß sie einen jeden solchen Fall dem zuständigen Gerichte zu überweisen, ja für die Richtigkeit ihrer Anklage auf eigene Gefahr einzustehen hätten[53]).

Sie mißbrauchten ihre Stellung auch zu Erpressungen, und es wurden ihnen daher von demselben Herrscher für jene Provinzen, in welchen der Cursus noch von den Provincialen besorgt wurde, gewisse Sporteln zugestanden, um ihre Habgier, wenn nicht zu sättigen, wenigstens zu beschränken[54]). So hatten sie für die Zeit ihrer Inspection von jeder Reda einen Solidus (Gulden) zu erhalten, welchen selbstverständlich der Benützende zu zahlen hatte, und ebenso von Lastfuhren nichts mehr zu verlangen als im Tarife (praeceptum) bestimmt war. Dahin scheint auch das Verbot Julians[55]) zu zielen, vicarii, Stellvertreter (also gewissermaßen Pächter, welche die Ergebnisse der Erpressungen noch zu erhöhen getrachtet haben mochten) statt der ernannten Curiosi fungiren zu lassen.

Digitized by Google

Schon Julian beschränkte ihre Zahl auf zwei in jeder Provinz, Honorius endlich beseitigte sie gänzlich[55]).

In diesen, so wie in der den Cursus vehicularis im Allgemeinen betreffenden Gesetzesreihe wird auch häufig des Strafausmaßes gedacht, welches diejenigen zu tragen hätten, welche sich Ueberschreitungen der im Diplome ausgesprochenen Befugniß zu Schulden kommen ließen. Der Versuch irgend etwas mehr, selbst gegen Baarbezahlung zuzugestehen, oder in Anspruch zu nehmen, als das officielle Ausmaß bewilligte z. B. ein Last- oder Zugthier, dessen man mehr bedurfte, wurde geahndet, selbst höhere Beamte, Würdenträger deshalb theils strenge verwarnt, theils mit Geldstrafen bedroht[56]).

Was nun das dem Stationarius untergebene Personal zur Besorgung der Thiere und Gefährte anbelangt, gab es also die Muliones (Postillone), welche je drei Pferde (Maulthiere) zu besorgen hatten; die Hippocomi (Stallknechte), die Stratores, vielleicht nur eine Unterabtheilung der früher genannten Dienerklasse, welche die schweren Arbeiten, so das Auf- und Abladen der Frachten zu besorgen hatte; — ferner die bereits erwähnten Angaritae; — die Mulomedici (Kurschmiede), die Opifices vehiculorum, carpentarii also Wagner und sonst nöthigen Handwerker.

Ich will hier von den Gesetzen absehen, welche zur Schonung und milden Behandlung der Thiere seitens mehrerer Kaiser erlassen wurden und so wie die unverhältnißmäßige Belastung, so auch die übergroße, den Thieren schädliche Anstrengung oder Beeilung derselben, andererseits die Verwendung von Prügeln statt der Reitgerten oder der gewöhnlichen Sklavenpeitsche zum Antreiben verbieten. Das Mitgetheilte dürfte auch für den mit dem Gegenstande noch nicht Bekannten genügen, sich einen Begriff von der Art und Weise des Betriebes, sowie von den charakteristischen Eigenthümlichkeiten der römischen Post machen zu können.

Digitized by Google

VI.

Wie die Macht der römischen Kaiser und des römischen Namens niederging, erschlafften auch die Ordnung und die Disciplin an den Reichspostanstalten. Unter den Herrschern der aus den Trümmern des Weltreiches sich aufbauenden (namentlich germanischen) Staaten war es insbesondere der ostgothische Theoderich der Große, der, geleitet von seinem Rathgeber Cassiodorus, so manche der Einrichtungen des untergegangenen Reiches und so auch die Post wieder aufzunehmen versuchte [57]). Er hielt sich dabei strenge an die uns bekannten diesfälligen Verfügungen der römischen Machthaber. Auch in Afrika bestand unter der vandalischen Regierung der römische Postdienst fort und ebenso erhielten sich bei den Franken in Gallien die alten Posteinrichtungen.

Ueberall blieb jedoch der ursprüngliche Charakter des Institutes unverändert und damit auch die Lasten, welche es der Bevölkerung auferlegte, und die Klagen der letzteren. Auch nach dem Untergange der Merovinger bis ins neunte Jahrhundert hinauf bestand der cursus publicus in gleicher Form, mit Freibriefen für Evectionen der königlichen Abgesandten; mit Belastung der Leibeignen statt der Gemeinden, ja selbst mit Beibehaltung der alten technischen Bezeichnungen der veredi, paraveredi, evectiones etc. [58]). Doch selbst in einer viel späteren Zeit vermochten sich die Alleinherrscher bezüglich der Post zu keinem humaneren Standpunkte zu erheben, als die römischen Kaiser.

Im Jahre 1464 führte Ludwig XI., wie uns sein Edict kundgibt, die königliche Post in Frankreich ein [59]).

Gleich Eingangs dieses Erlasses wird ausdrücklich hervorgehoben, daß die Institution, welche der König hiermit ins Leben rufe, für seine Couriere und Depeschen bestimmt sei, — für die bequeme und schnelle Besorgung seiner Angelegenheiten.

Digitized by Google

Seine Majestät hat mit den Räthen seiner Krone erwogen — heißt es darin — daß es für seine Geschäfte und seine Staaten sehr nöthig und wichtig sei, von jeder Seite her alles Neue rechtzeitig zu erfahren und ordnet deshalb an, in allen Städten, Marktflecken und Ortschaften, welche dafür gut gelegen sind, von Station zu Station eine Anzahl von Eilpferden bereit zu haben, mit deren Hilfe die königlichen Befehle schleunig an ihre Adresse gebracht und ebenso Nachrichten oder Auskünfte an den König geleitet werden können.

Im Article 7 heißt es ausdrücklich, daß der König keineswegs beabsichtige, dieses Etablissement zur Bequemlichkeit auch Anderer einzurichten, sondern daß er dasselbe lediglich zu seinem Dienste begründe. Die Strafe, welche der französische König für eine Umgehung dieses Principes und für Unterschleife androht, ist den diesbezüglichen Bestimmungen der römischen Kaiser nahe verwandt, aber so hart, wie es den grausamsten dieser Kaiser nicht beifiel, zu ersinnen.

Außer den Courieren, Ueberbringern von Staatsgeldern u. s. w. durfte Niemand befördert werden. Die Stationsvorstände bezogen ein Gehalt von 50 livres. Für das Reitpferd (einbezüglich des Depeschenpferdes) hatten die Couriere selbst dem Stationsvorstande 10 sols (Sous) für eine Strecke von 4 lieues zu zahlen. Der oberste Leiter der Post war ein Beamte, welcher den Titel: „Großmeister (grand maistre) der Couriere Frankreichs" führte und direct dem Könige unterstand. Derselbe ernannte und entließ nach Gutdünken die Posthalter (Art. 17). In jedem Grenzorte und bedeutenderen Platze war ein Unterbeamte dieses Oberdirectors angestellt, als Commis du sceau du grand maistre (Art. 5.), welcher den Paß und die Anweisung des Depeschenträgers von und zu der Provinz zu vidiren hatte, und mit dem Oberdirector in ununterbrochener Verbindung stand. Diese Maßregeln galten großentheils der Ueberwachung

Digitized by Google

fremdländischer Couriere und ihrer Depeschen. Der Inhalt und die Art der letzteren mußten erst sicher gestellt werden, sie wurden visitirt und durften dann erst, unter französischem Amtssiegel verwahrt weiter gehen, weshalb auch den auswärtigen Depeschenträgern strengstens untersagt war, eine andere, als die vorgeschriebene Route einzuschlagen (Art. 8—14).

Und nun die Strafe! Jedem Stationsleiter (maistre coureur) ist es verboten und untersagt — „à peine de la vie!“ irgend welche Pferde ohne Befehl des grand maistre zur Verfügung zu stellen, möge der Verlangende wer immer und welchen Ranges immer sein!

Man findet also in der Schöpfung Ludwig XI. das Princip der „Römischen Reichspost“ noch schroffer durchgeführt als unter den Kaisern. Die letzteren bedienten sich des Institutes zu den Zwecken der Staatsverwaltung und der Polizei, dem französischen Herrscher dagegen war die Polizei der Hauptzweck.

Beide waren somit in der Hauptsache radical verschieden von der modernen Post, welche, weit entfernt eine Last zu sein, zur unschätzbaren Wohlthat, zum unentbehrlichsten Bedürfnisse der Erdenbewohner geworden ist. Was die Belastung der Unterthanen anbelangt, übertrifft freilich die römische Reichspost in Folge der damit verbundenen Beförderung und Verpflegung von Reisenden noch weit die eben erwähnte Institution des 15. Jahrhunderts.

In Folge des falschen Standpunktes der Ausschließung des Privatverkehres konnten aber beide, und namentlich die Post der römischen Kaiser nicht einmal der Regierung selbst vollkommen dienen, und zehrten obendrein trotz der furchtbaren Bedrückung der Unterthanen am Staatssäckel, statt zu einer Einnahmequelle zu werden.

In Folge ihrer Exclusivität mußten diese Einrichtungen fallen; — in Folge ihrer Gemeinnützigkeit entfaltete sich die

Digitized by Google

Post der Neuzeit zum Stolze der Gegenwart und wird auch in fortschreitender Vervollkommnung ein Segen für alle künftigen Generationen bleiben; — denn ihre Entwicklung geht Hand in Hand und unaufhaltsam vorwärts mit den Fortschritten der Wissenschaft, der Humanität und der bürgerlichen Freiheit!

Anmerkungen.

1) Das Verkehrswesen im Alterthum. Von Heinrich Stephan, k. pr. geh. Ob. Postrath. Raumers histor. Taschenbuch. Vierte Folge 9. Jahrgang. 1868. S. 102.
2) Tacitus, Annal. XIII. 53.
3) Ludwig Friedländers Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms. II. Theil, 3. Aufl. S. 16 u. f. f. und S. 28 ꝛc., enthalten eine Fülle von Daten und anziehenden Schilderungen nicht bloß die Art und Weise des Reisens zur See und zu Land, sondern auch die vergleichsweise Schnelligkeit der Weiterbeförderung betreffend.
4) Ebendaselbst: S. 50 u. f. f.
5) Ebendaselbst S. 538 u. f. f. Verzeichniß der in Italien und den Provinzen nachweisbaren Amphitheater.
6) Stancovich, anfiteatro di Pola. 1822.
7) Solcher Itineraria besitzen wir aus dem vierten Jahrhunderte drei, jenes des Antonius, das Hierosolymitanum (von Burdigal nach Jerusalem und das Itin. Alexandri. Das Original der sogenannten Peutingerischen Landkarte (Tabula Peutingeriana) stammt nach Teufel (Gesch. der römischen Literatur. II. Aufl. 1872. S. 104) aus dem dritten christlichen Jahrhunderte. Ueber diese Itinerarien, namentlich über das Itin. provinciarum omnium Imperatoris Antonini und die Peutingerische Tafel liefert der äußerst gründliche und gewissenhafte Historiker Gottl. Freih. v. Ankershofen in seinem Handbuche der Geschichte des Herzogthums Kärnten vor und unter der Römerherrschaft (Klagenfurt 1850) S. 544 f. ausführliche literarische und sachliche Erörterungen, welche namentlich

Digitized by Google

durch die Anführung und Verwerthung vieler anderswo fehlender epigraphischer Funde des Noricum theils zur Berichtigung, theils zur Bestätigung vieler Angaben der Itinerarien ein erhöhtes Interesse für den Forscher gewinnen. Die Geschichte, so wie die Art und Weise der Anlegung der römischen Kunststraßen behandelt in eingehender Weise N. Bergier in seiner Histoire des grands chemins de l'Empire Romain. 2. vol. IV. Brux. 1728, ein Werk, welches äußerst selten, — in lateinischer Sprache (Uebertragung?) aber in J. G. Grävii: Thesaurus antiquitatum Romanorum, Venet. 1732—1737 im X. Bande unter dem Titel: Nicol. Bergierii de publicis et militaribus imperii Romani viis zu finden ist.

8) E. Curtius: Peloponnesos. Histor. und geogr. Beschreibung der Halbinsel. Gotha 1851—52. G. F. Hertzberg: Die Geschichte Griechenlands unter der Herrschaft der Römer. Halle 1866—68. II. Theil S. 311—312.

9) Vergl. Pauly, Encyklopaedie, V. S. 1914.

10) Suetonius: Caesar 57. „Longissimas vias incredibili celeritate confecit, expeditus, meritoria reda, centena passuum milia in singulos dies."

11) Ludw. Coelius Rhodiginus: Lectiones antiquae XVIII. 8. Herodot nennt einen Athener Φειδιππίδης als berühmten Hemerodromen. VI. 105, vergl. Stephan l. c. S. 81, dann Cornelius Nepos: Miltiades. IV. 3.

12) Herodot. V. 53.

13) Esther VIII. 9. 10, dann III. 12, 13 u. 15. Daniel VI. 25. Vergl. Stephan l. c. S. 77 u. w.

14) M. Naudet: De l'Administration des postes chez les Romains. Mémoires de l'Académie des inscriptions et belles-lettres. Paris 1857. p. 3 et 4.

15) Suetonius: Augustus 49.

16) Suetonius. Edit. J. Graevii 1691. p. 202.

17) Sext. Aurelius Victor: De Caesaribus. XIII: „simul noscendis ocius, quae ubique e Rep. gerebantur admota media publici cursus."

18) Otto Hirschfeld: Untersuchungen auf dem Gebiete der römischen Verwaltungsgeschichte. I. Bd. Die kaiserl. Verwaltungsbeamten bis Diocletian. Berlin 1877. S. 98. Die Reichspost.

19) Aurel. Vict. XIII. 6.

20) E. Spanhemii: Dissertationes de praestantia et usu numismatum antiquorum. Amstelodami. Elsevir. 1671 p. 80.

Digitized by Google

21) S. Aurel. Victor: De vita et moribus imperatorum romanorum Excerpta ex libris S. Aurel. Victoris. Cap. XIV. 4.

22) Scriptores historiae augustae. Aelius Spartianus: Adrianus Caesar. 7. „Statum cursum fiscalem instituit, ne magistratus hor onere gravarentur.“

3) Pro P. Quintio Oratio 25: Biduo post, aut ut statim de jure aliquis cucurrerit non toto triduo DCC milia passuum conficiuntur. O rem incredibilem! — — — O hominem fortunatum, qui ejusmodi nuntios, seu potius Pegasos habet. Die Großen des Reiches hatten ihre „privati tabellarii“ oder Briefträger, Cursoren und Statoren und dürften die wunderbar gallonirten Läufer, welche noch vor wenig Jahrzehnten vor dem Vier- oder Sechsgespann der Großen einherzutraben pflegten, ein langathmiger Schatten jener ehemaligen Sklavenläufer sein. Wenn gleich Mommsen (Hermes 1. S. 343) die Existenz privater tabellarii läugnet: so gibt es abgesehen von dem tabellarius des Trimalchion bei Petron c. 79, in den Briefen des jüng. Plinius u. A. nicht selten Anführungen solcher Briefträger. Epigraphische Zeugnisse führt Hirschfeld l. c. 107 an, so Mommsen J. N. 2912 in Puteoli, Gruter 119 d. m. A. Apidii Majoris tabellarii a porta Fontinali, also wahrscheinlich ein städtischer Briefträger. Analog gab es auch Statores der Privaten und Statores publici, — eine Art Gerichtsdiener, welche stets bereit sein mußten, Erlässe, Botschaften, Aufträge des Amtes zu besorgen.

24) Von veho redam oder wie ein altes Glossarium nach Gothofredus, Comment. ad Cod. Theod. VI. Titul. 29. ad l. primam, sich ausdrückt veredo, weil er in strengster Eile fortritt, auf dem Pferde seine Mahlzeit verzehrte und für ihn stets Pferde bereit stehen mußten. Auch diese Couriere trugen als Symbol ihrer Schnelligkeit Federn oder Flügeln auf ihren Kappen.

25) Ihr Dienst war besonders beschwerlich, weshalb hierzu servi publici und Verurtheilte (?) verwendet wurden. N. Bergier l. c. 7 u. 8. Diese Postdienerschaft erhielt Gehalt und Lebensmittel vom Staate und durfte daher von denen, die sie bedienten, nicht verlangen, wie Bergier angibt l. c. u. 10. Doch dürfte solch Verbot wohl nicht strenge geachtet worden sein. Diese Postknechte hatten auch das Auf- und Abladen der Frachtstücke zu besorgen.

26) Ein Zeugniß für die Schnelligkeit, so wie für die Vollständigkeit des Netzes dieser kaiserlichen Depeschenbeförderung liefert auch der Redner Aristides in seinem Ῥωμης εγκωμιον (Aristides ex recensione Guil. Dindorfii 1829 Vol. I) 207: ὁπότε σφίσι τὴν γῆν πατοίη· αλλ' εὐμαρεια πόλλη καθημένῳ πάσαν ἄγειν τὴν οἰκουμένην δι' επιστολῆς, αἱ δὲ μικρὸν φθάνουσι γραφεῖσαι καὶ πάρεισιν ωσπερ ὑπο πτηνῶν φερόμεναι. „Weshalb er (der Kaiser) es nicht nöthig „hat das ganze Reich mühsam zu durchwandern, noch etwa hinzu„reisen, und den Boden selbst zu betreten, wo es nöthig ist, etwas „in Ordnung zu bringen: da er das Ganze höchst bequem mittelst „Briefen regieren kann, welche, so bald sie geschrieben sind, auf das

Digitized by Google

„schnellste wie durch Vögel (an den Ort ihrer Bestimmung) ge„tragen werden."

27) Vergleiche die Anführung einiger Reiserouten in Stephans sub. 1 citirtem Aufsatze; S. 109 u. 112.

28) Codex Theodos. VIII. Tit. 5. De cursu publico, angariis et parangariis l. c.

29) C. Th. VII. 8 De metatis. l. 12. vergl. auch über die munera sordida c. Th. XI. tit. 16.

30) Ibidem VII. 8 — l. 13 et 14.

31) Vergl. den Briefwechsel Plinius des Jüngeren mit Trajan; ad Trajanum 45 und 46 (des letzteren Antwort). Hirschfeld a. a. O. S. 104 Anmerkung 1.

32) C. Theod. VIII. 5. l. 12, dann C. Th. VIII. 5. l. 18. Si quando praepositus largitionum .... brevem diversarum specierum, cui subvectio vehiculorum poscitur, designaverit a praesidibus diversorum officiorum evectio competens praebeatur. Hier scheint der Ausdruck „brevem" für die Anweisung gebraucht. Vergleiche auch das folgende Gesetz 19, welches wiederum die möglichste Einschränkung solche Bewilligungen einschärft.

33) Plutarch. Galba c. 8., Hirschfeld a. a. O. S. 104. Anm. 2.

34) Orelli 2795: T. Aelius Aug. lib. Saturninus a diplomatibus; — Henzen 6328: Aurelio Symphoro Aug. lib. officiali veteri a memoria et diplomatibus; angef. bei Hirschfeld S. 105.

35) Cod. Theodos. VIII. 5. l. 18 — — — ne amplius in singulis quibusque carpentis, quam bini aut ut summum terni homines invehantur; dann unter demselben titulus l. 17, 28, 30, 47 etc. Bezüglich der Belastung VIII. 5. l. 8.

36) Spanhemii Diss. l. c. (Note 20) p. 802; Angarias a veridis apperto distinguit Julianus; bezüglich der Belastung C. Th. VIII. Tit. 5. C. 47.

37) Bergier I. c. 2. n. 4. Sunt et vicinales viae quae de publicis (qui publice muniuntur) devertunt in agros et saepe ad alteras publicas perveniunt, wie Bergier aus titulus Flaccus: liber de conditionibus agrorum citirt.

38) C. Th. VIII. 7. l. 6. De primipilaribus autem, quia cursum exhibent, anni decem observandi sunt.

39) VIII. 7. 12. Nullum militem a quolibet numero ad stationes agendas per consulares Byzacenam et Tripolitanam provincias destinari jubemus, sed probati in obsequiis praesidalibus ejus officii, in quo parent, vocabulo censeantur, nec quicquam his sit cum armatae militiae nuncupatione commune (372 p. Chr.) Valentinian, Valens und Gratian.

40) Wilmanns 1250 und 1251.

41) Orelli 3178. praef.(ecto) vehicul(orum) trium prov(inciarum) Gall(iarum) Lugdunens(sis), Narbonens(is), Aquitanic(ae) ad ~~HS~~ $\overline{LX}$. Hirschfeld 102.

42) Henzen (III. Bd. Orelli) S. 57.

43) Dissertazione sulle poste degli Antèchi. In Firenze 1746. p. 49. | D. M. | L. Aurelio | Stephano. Proc. | a veredis. Aug. |

Digitized by Google

44) Hirschfeld: a. a. O. 101. Anm. 1.
45) Eine solche Stelle hat Macrinus, der nachmalige Kaiser bekleidet. Dio C. ep. 78, 11. § 3, Hirschfeld, S. 100 citirt die betreffende Stelle.
46) Symmarchus, Epist. II. 46.
47) C. Th. VIII. Tit. 5. l. 62.
48) C. Th. VIII. Tit. 5. l. 56 — dann l. 55. 57 ꝛc.
49) Gruter p. 592. 3. Die älteste bekannte Inschrift dieser Art aus der Zeit der Flavier: F. Flavio, Aug. lib. Saturnino tabulario a vehiculis.
50) Orelli 2795.: T. Aelius Aug. lib. Saturninus a diplomatibus; Henzen 6328. Aurelio Symphoro Aug. lib. officiali veteri a memoria et a diplomatibus.
51) C. Th. VI. Tit. 29. l. 2. (357. p. Chr.)
52) C. Th. VIII. Tit. 5. l. 30.
53) C. Th. VI. Tit. 29. l. 1.
54) Ibidem l. 5.
55) C. Th. Ibidem l. 11. Jahr 414. Ich weiß sehr wohl, daß angegeben zu werden pflege, Honorius habe ihre Zahl auf einen in der Provinz reducirt; die Worte: Curiosos praecepimus removeri sprechen deutlich für die vollständige Amovirung.
56) C. Th. VIII. l. 57. Remistheo, duci Armeniae. — Scias a te X libras auri, X etiam ab officio, quod tuis jussionibus obsecundat, protinus exigendas (an. 397) dann lex 58: Si quis mulionem mutationibus deputatum vel sollicitatione vel receptione subtraxerit, per singula capita humana X libras argenti inferre cogatur. Siehe auch l. 59. — si rector provinciae atque officium ejus colludium praebere voluerit, duplum ex suis bonis noverit exigendum. Endlich l. 66, wo für jedes außerrechtlich benützte Pferd der Benützer 1 Pfund Gold Straferſatz zu leisten hat.
57) Hudemann: Das Postwesen der römischen Kaiserzeit. Kiel 1866. S. 18; Cassiodorus schildert eingehend diese Verhältnisse; die Excluſivität der Post var. lection. V. L. IV. 47, die Aufrechterhaltung der alten Verordnungen bezüglich der Höhe der Belastung der Wagen und Pferde V. L. V. 5; dann der Erlaubnißscheine oder Anweisungen V. 5, VI. 6, XI. 9.
58) Hudemann a. a. O. S. 18.
59) Recueil général des anciennes lois françaises par M. M. Isambert-Fourdau et Decrusy. Vol. X. p. 487—492. — Naudet (s. cit. 14) p. 66.

Druck von Gebr. Unger (Th. Grimm) in Berlin, Schönebergerstr. 17a.

Digitized by Google

Deutsche Zeit- und Streit-Fragen.

Flugschriften zur Kenntniß der Gegenwart.

In Verbindung mit

Prof. Dr. **Klunkhohn**, Redacteur **A. Lammers**,
Prof. Dr. **J. B. Meyer** und Prof. Dr. **Paul Schmidt**

herausgegeben von

Franz von Holtzendorff.

Jahrgang IX. 1880. Heft 129 — 144 umfassend.

Im Abonnement jedes Heft nur 75 Pfennige.

Vom Jahrgang IX. erschienen bereits:

Heft 129. **Kleinwächter,** Zur Philosophie der Mode.
„ 130. **Schoenhof,** Ueber die volkswirthschaftlichen Fragen in den vereinigten Staaten.
„ 131. **Schwerin,** Die Zulassung der Frauen zur Ausübung des ärztlichen Berufes.

Es werden, vorbehaltlich etwaiger Abänderungen im Einzelnen, folgende Beiträge nach und nach ausgegeben werden:

Schmidt (Basel), Was trennt die „beiden Richtungen" in der evangelischen Kirche?
Hartung (Hannover), Der Chek- und Giroverkehr der deutschen Reichsbank.
Amort der Jüngere, Biblische und profane Wunderthäter.
Keferstein (Hamburg), Die Pädagogik der Kirche.
Stammler (Gießen), Das römische Recht in Deutschland.
v. Huber-Liebenau (Nürnberg), Ueber das Kunstgewerbe der alten und neuen Zeit.
Meyer (Bonn), Religionsunterricht und Staatsschule.
Schicks (Stettin), Realschule oder Gymnasium? oder Einheitsschule?
v. Holtzendorff (München), Die Schranken des Parteiwirkens.
Milner (Tübingen), Schwäbische Kolonisten in Ungarn.

Mit diesen beiden Sammelwerken, welche sich gegenseitig ergänzen (denn Vorträge und Abhandlungen, welche von der „Sammlung" ausgeschlossen sind, bilden bei den „Zeitfragen" das Hauptmotiv), dürfte eine bisher tief empfunde Lücke wirklich ausgefüllt werden.

Die **Sammlung** bietet einem Jeden die Möglichkeit, sich über die verschiedensten Gegenstände des Wissens Aufklärung zu verschaffen und ist auch wiederum so recht geeignet, den Familien, Vereinen ꝛc. durch Vorlesung und Besprechung des Gelesenen reichen Stoff zu angenehmer und zugleich bildender Unterhaltung zu liefern.

Digitized by Google

In derselben werden alle besonders hervortretenden wissenschaftlichen Interessen unserer Zeit berücksichtigt, als: Biographien berühmter Männer, Schilderungen großer historischer Ereignisse, volkswirthschaftliche Abhandlungen, kulturgeschichtliche Gemälde, physikalische, astronomische, chemische, botanische, zoologische, physiologische, arzneiwissenschaftliche Vorträge: und erforderlichen Falls durch Abbildungen erläutert. Rein politische und kirchliche Partei-Fragen der Gegenwart bleiben ausgeschlossen.

Die früheren Serien I—XIV (Jahrgang 1866—1879, Heft 1—336 umfassend) sind nach wie vor zum Subscriptionspreis à 12 Mark broch., à 14 Mark eleg. in Halbfranzband gebunden durch jede Buchhandlung zu beziehen. Von den früheren Serien I—XIII sind je 6 Hefte für 3 Mark nach folgendem Modus zu beziehen:

Serie I.: Heft 1—6; 7—12; 13-18; 19-24. — **Serie II.**: Heft 25—30; 31—36; 37—42; 43—48. — **Serie III.**: Heft 49—54; 55—60; 61-66; 67-72. — **Serie IV.**: Heft 73—78; 79—84; 85—90; 91—96. — **Serie V.**: Heft 97—102; 103—108; 109—114; 115—120. — **Serie VI.**: Heft 121-126; 127—132; 133—138; 139—144. — **Serie VII.**: Heft 145—150; 151—156; 157—162; 163—168. — **Serie VIII.**: Heft 169-174; 175—180; 181-186; 187—192. — **Serie IX.**: Heft 193—198; 199—204; 205—210; 211—216. — **Serie X.**: Heft 217—222; 223—228; 229—234; 235-240. — **Serie XI.**: Heft 241—246; 247—252; 253—258; 259-264. — **Serie XII.**: Heft 265—270; 271-276; 277—282; 283-288. **Serie XIII**: Heft 289—294; 295—306 (6 Mark); 307—312. —

Die **Zeitfragen** sind ganz besonders dazu angethan, die, die Gegenwart besonders berührenden Interessen in einer den Tag überdauernden Form uns in allgemein verständlicher Weise vor Augen zu führen und geben somit Gelegenheit, sich über die brennendsten Tagesfragen ein erschöpfendes Verständniß zu verschaffen. Dieselben nehmen sich die großen Angelegenheiten der Gegenwart, die Streitfragen der Schule und des Unterrichtswesens, der Arbeiterbewegung, der Kirche, der Literatur und Kunst, des Staates und der auswärtigen Politik ꝛc. ꝛc. zum Gegenstande ihrer Betrachtung.

Die Jahrgänge I—VII, Heft 1—112 umfassend, sind complet broch. à 12 Mark, eleg. geb. in Halbfranzband à 14 Mark nach wie vor käuflich. Von den früheren Jahrgänge I—VII können je vier Hefte auf einmal nach folgendem Modus für 3 Mark bezogen werden:

Jahrgang I.: Heft 1—4; 5—8; 9—12; 13—16. — **Jahrgang II.**: Heft 17—20; 21—24; 25—28; 29—32. — **Jahrgang III.**: Heft 33-36; 37—40; 41-44; 45—48 — **Jahrgang IV.**: Heft 49-52; 53—56; 57-60; 61—64. — **Jahrgang V.**: Heft 65-68; 69—72; 73-76; 77-80. — **Jahrgang VI.**: Heft 81—84; 85-88; 89—92; 93-96. — **Jahrgang VII.**: Heft 97—104 (6 Mark); 105—108; 109—112. —

Bestellungen nimmt jede Buchhandlung entgegen.

Inhalts-Verzeichnisse ebendaselbst gratis.

Berlin SW., 33 Wilhelmstraße 33.

Carl Habel.

(C. G. Lüderitz'sche Verlagsbuchhandlung.)

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google